

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 6. Februar 2013

90. Dringliche Schriftliche Anfrage von Marcel Savarioud und Jean-Claude Virchaux betreffend Fluglärmbelastung durch die «Südstarts geradeaus» über das Stadtgebiet sowie Auswirkungen der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes auf die Stadt

Am 9. Januar 2013 reichten die Gemeinderäte Marcel Savarioud (SP), Jean-Claude Virchaux (CVP) und 52 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/10, ein:

Der vom Volk angenommene Zürcher Fluglärm Index erreichte 2011 eine neue Rekordhöhe und wurde seit Einführung dieses Messinstrumentes bereits zum dritten Mal überschritten. Die Anzahl der durch Fluglärm in der Nacht im Schlaf stark gestörten Personen hat sich seit 2000 um 15 % erhöht, obwohl sich in der gleichen Zeit die Flugbewegungen von 325'000 auf 279'000 reduziert haben. Die Verlängerung der Nachtruhe ist eine effektiv wirksame Lärmschutzmassnahme, um diesen Trend entgegenzuwirken.

Zu den bereits bestehenden Lärmbelastungen der Stadt Zürich insbesondere von Schwamendingen und Witikon durch Südanflüge und Südstarts, drohen neue Belastungen durch Südstarts geradeaus hinzuzukommen. So sollen gemäss der verantwortlichen Bundesrätin Doris Leuthard die „Südstarts geradeaus“ nicht nur bei gewissen Wetterlagen zur Kapazitätssicherung, sondern auch zum Kapazitätsausbau täglich erfolgen. Der Südstart geradeaus ergibt die grösstmögliche Kapazität mit dem bestehenden Pistensystem, hat aber mit dem Staatsvertrag keinen Zusammenhang. Es gibt keine Flugroute die mehr Menschen einem Absturzrisiko und dem maximal möglichen Fluglärm aussetzt, als An- und Abflüge über den dichtbesiedelten Süden. Die Umweltschutzgesetzgebung sowie die gefallenen Volksentscheide im Kanton Zürich verlangen eine Lösung, die möglichst wenig Menschen mit Fluglärm belastet.

In dem nun seit mehr als zehn Jahre andauernden Streit um den Fluglärm geht es auch um die Frage, was für einen Flughafen Zürich und die Schweiz braucht. Rund um den Flughafen ist die Angst der Bevölkerung vor schrankenlosem Wachstum des Flughafens sehr gross. Immer wieder ist die Rede von einem sogenannten Cityflughafen.

Der Kanton Zürich hat bei Pistenverlängerungen sowie Betriebsreglementsänderungen das Vetorecht. Der Bund beabsichtigt mit einer Teilrevision des Luftfahrtgesetzes dem Kanton dieses Vetorecht zu nehmen. Gemäss Flughafengesetz kann der Kantonsrat bei Erreichen von 320'000 Flugbewegungen darüber entscheiden, ob auf eine Bewegungsbeschränkung hingewirkt werden soll.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Situation seit der neue Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz ausgehandelt wurde? Wie stellt sich der Stadtrat zum neuen Staatsvertrag?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die Notwendigkeit von zusätzlichen Südstarts geradeaus?
3. Was hat der Stadtrat aktuell unternommen, um eine drohende Verschlechterung der Fluglärmbelastung insbesondere durch Südstarts geradeaus über Stadtgebiet zu unterbinden? Was plant der Stadtrat in Zukunft zu unternehmen?
4. Was für einen Flughafen braucht nach Ansicht des Stadtrates Zürich? Wie stellt sich der Stadtrat zu einem sogenannten Cityflughafen, welche es den Fluggesellschaften ermöglicht, ab Zürich möglichst gute Direktverbindungen in Europa und optimale Anschlüsse zu den wichtigsten weltweiten Zentren zu unterhalten (wie dies auch im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 des Bundesrates steht)?
5. Ist der Stadtrat gewillt, sich für eine Verlängerung der Nachtruhe einzusetzen? Wenn Ja, wie lange soll die Nachtruhe dauern?
6. Wie stellt sich der Stadtrat zu der im Flughafengesetz verankerten Bewegungsbeschränkung bei 320'000 Flugbewegungen pro Jahr?
7. Wie steht der Stadtrat zu der beabsichtigten Entmachtung des Kantons durch den Bund in Flughafenfragen? Was wären nach Ansicht des Stadtrates die Auswirkungen für die Fluglärm betroffenen in der Stadt Zürich, wenn einzig der Bund über die künftigen Flugrouten entscheiden könnte?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Der Stadtrat hat seine Haltung zum Staatsvertrag mit Deutschland in seinem Beschluss vom 3. Oktober 2012 bereits kundgetan (STRB 1306/2012). Bezugnehmend auf

diesen Beschluss hält der Stadtrat fest, dass der Staatsvertrag das Potenzial für eine Lösung hat, in der die Vorteile gegenüber den verbleibenden Belastungen der Bevölkerung überwiegen. Im Verhältnis mit Deutschland bringt der Staatsvertrag für die Schweiz Rechtssicherheit. Er ist einer einseitigen Verschärfung durch Deutschland («Stuttgarter Erklärung») vorzuziehen, obwohl er für die Schweiz insgesamt eine Zusatzbelastung bedeutet. Dabei ist festzuhalten, dass die Stadt Zürich auch mit Staatsvertrag weiterhin wesentliche Lasten zu tragen haben wird. So ist sie neben den Südanflügen unter anderem auch durch die Starts nach Westen mit Linkskurve stark betroffen.

Der Stadtrat vertritt bezüglich des Flugverkehrs die gleichen Grundsätze, die er bisher vertreten hat. Dies gilt auch für die Festlegung eines Betriebskonzepts im Rahmen eines Staatsvertrags:

- Die Lärmbelastung durch den Flugverkehr soll so gering wie möglich sein: Es sollen möglichst wenige Menschen belastet und die Betroffenen sollen mit möglichst wenig Lärm belastet werden.
- Der Flughafen ist für Zürich und für die Schweiz von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Er soll sich möglichst nachhaltig weiterentwickeln können und die Bevölkerung möglichst wenig belasten.
- Der Stadtrat befürwortet nach wie vor die Einführung des gekröpften Nordanflugs.
- Ein Pistenausbau ist für die Stadt dann eine gangbare Option, wenn der Ausbau für die Umsetzung des Staatsvertrags nötig ist, wenn er der Reduktion der Zahl der Lärmbetroffenen dient und nicht zur Kapazitätssteigerung eingesetzt wird.

Eine abschliessende Beurteilung des Staatsvertrags kann jedoch erst vorgenommen werden, wenn das Konzept betreffend der schweiz-internen Lastenverteilung vorliegt.

Zu Frage 2: Angesichts der hohen Siedlungsdichte in der Lande-/Startschneise führen Südstarts bei sehr vielen Personen zu einer hohen Lärmbelastung und zusätzlich zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko. Der Stadtrat hat deshalb stets daran festgehalten, dass Starts Richtung Süden geradeaus bei keiner Betriebsvariante zugelassen werden dürfen. Er hat dies im Februar in einem Schreiben an die Vorsteherin des UVEK bekräftigt und wird sich auch in Zukunft nachdrücklich dafür einsetzen. Denn im Süden des Flughafens tragen die stärksten Belastungen nicht die oft zitierten Seegemeinden («Goldküste»), sondern die nördlichen Zürcher Stadtquartiere und damit dicht besiedelte Gebiete mit über 150 000 Menschen, die dort wohnen, arbeiten und leben. Diese Quartiere sind bereits heute stark mit Fluglärm belastet und werden auch in Zukunft bedeutende Lärmlasten tragen, sind sie doch neben den Südanflügen unter anderem auch durch die Starts nach Westen mit Linkskurve stark betroffen. Bei jeder der für den Flughafen neu vorgeschlagenen Betriebsvarianten werden auch in Zukunft und ohne die Südstarts geradeaus vier von zehn Starts den Süden belasten und Zürcher Stadtgebiet tangieren. Auch die aktuellsten Zahlen zum Zürcher Fluglärm-Index ZFI zeigen eindrücklich, wie lärmbelastet der unmittelbare Süden des Flughafens bereits ist: Mehr als jede vierte gemäss ZFI belastete Person lebt in den Südgemeinden Opfikon, Wallisellen und Zürich. Allein in der Stadt Zürich sind heute 14,5 Prozent aller ZFI-belasteten Menschen zuhause.

Zu Frage 3: Der Stadtrat hat bei allen sich bietenden Gelegenheiten, insbesondere bei seinen Vernehmlassungen gegenüber Bund und Kanton sowie im Rahmen von einschlägigen Rechtsmittelverfahren darauf hingewirkt, dass die Fluglärmbelastung über dem dicht besiedelten Stadtgebiet nicht zunehmen wird. Dabei spielte es grundsätzlich keine Rolle, ob es um Südstarts geradeaus oder andere Start- bzw. Landerouten ging. Dies wird er auch künftig so handhaben.

Zu Frage 4: Der Flughafen ist für die Stadt Zürich und die Schweiz von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Die Stadt setzt sich demgemäss dafür ein, dass sich der Flughafen möglichst nachhaltig weiterentwickeln kann und dass er die Bevölkerung möglichst wenig belastet. Als eine der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz sichert der Flughafen die internationale Anbindung der Stadt, des Grossraums Zürich und des ganzen Landes. Dazu gehören direkte internationale Flugverbindungen. Diese Anbindung ist stets im Verhältnis der damit verbundenen Lärmbelastung zu betrachten. Als Basis für die Lärmbelastung müssen dabei Ziele und Konzeption des vom Volk beschlossenen Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) und die eidgenössische Lärmschutz-Verordnung (LSV) dienen (Minimierung der Anzahl Menschen, die vom Fluglärm stark belastet werden).

Zu Frage 5: Die Nachtflugsperrung beim Flughafen gilt heute von 23.00 bis 06.00 Uhr (mit Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr). Aus Sicht der Stadt Zürich würde in einer um eine Stunde verlängerten Nachtruhe ein sehr grosses Lärmoptimierungspotenzial liegen. Der Stadtrat hat sich deshalb stets für eine 8-stündige Nachtruhe von 22.00 bis 06.00 Uhr eingesetzt, letztmals in seiner Vernehmlassung gegenüber Bund und Kanton zum Entwurf des SIL-Objektblatts bzw. zum Entwurf zur Teilrevision des Kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» (STRB 1785/2010 und STRB 1784/2010). Der Stadtrat nimmt weiterhin diese Position ein, denn die Anzahl der von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffenen Personen könnte mit dieser Massnahme massiv gesenkt werden.

Zu Frage 6: Der Stadtrat hat sich seit langem für die Bewegungsbeschränkung von 320 000 Flugbewegungen, die auch im Flughafengesetz als kritische Grenze erwähnt ist, ausgesprochen. Allerdings ist nicht nur die Anzahl der Flugbewegungen, sondern vor allem die Anzahl der von übermässigem Lärm betroffenen Menschen entscheidend. Diese wiederum hängt stark von der gewählten Betriebsvariante (An- und Abflugrouten) ab.

Zu Frage 7: In den letzten Monaten wurde verschiedentlich darüber berichtet, dass im Zuge der zweiten Etappe zur Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG II) der Bundesrat inskünftig einen deutlich stärkeren Einfluss auf die Landesflughäfen ausüben wolle. Die offizielle Vorlage zur Revision der LFG II steht zum heutigen Zeitpunkt noch aus. Wenn es aber so weit käme, würde sich der Stadtrat im Rahmen der offiziellen Vernehmlassung klar dagegen aussprechen. Es würde insbesondere nicht akzeptiert werden, wenn der Bund die im kantonalen Flughafengesetz verankerten Mitbestimmungsrechte des Kantons Zürich (Sperrminorität gemäss § 19 Flughafengesetz bei Gesuchen der Flughafen AG an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuchen um Änderungen des Betriebsreglements mit fluglärmrelevanten Auswirkungen) auszuhebeln versuchte.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti